**МЕСИЧ БОКС ЗА КОРИДОРИТЕ 8 И 10-Д**

***Три клучни Тези за изградбата на Коридорите 8 и 10-д***

***1.Страешки проект***

-Изградбата на Коридорот 8 и Коридорот 10-д е стратешки проект од национален интерес за Република Северна Македонија.

-Ги поврзуваме градовите, ја поврзуваме нашата држава со околните држави и со светот, со модерна патна инфраструктура.

-За прв пат како држава се поврзуваме кон запад и исток, а не како досега само поврзување север и југ. Се поврзуваме со пристаништето во Драч и со пристаништето во Бургас, и тоа за нас е одлична можност и перспектива за развој.

-Од кружен тек на Балканот, со изградбата на коридорите 8 и 10-д Северна Македонија конечно станува вистинска крстосница на Балканот, можност да бидеме на сообраќајната и економската карта на Европа.

-Тоа што беше многугодишна стратешка определба на многу влади, Владата на Република Северна Македонија, денес, го реализира!

-Овие инфраструктурни инвестиции се траен влог, создаваме наследство за идните генерации.

***2.Економскиот бенефит од изградбата на Коридорите 8 и 10-д***

-Поврзувањето што го овозможуваат овие два коридори, значи подобрување на економското портфолио на државата и на бизнис климата, пораст на странските инвестиции, побрз трансфер на луѓе и стоки, отворање нови пазари и подобро поврзување со меѓународните и трговски партнери.

-Со изградбата на овие коридори, развиваме два клучни региони во државата, истокот и западот, кои беа оставени на забот на времето. Граѓаните од истокот и западот заслужуваат да имаат модерни и безбедни патишта!

-Трасите каде што ќе се градат делниците отвораат можност за изградба на нови објекти од различни дејности, како што се бензиски пумпи, ресторани, хотели, одморалишта, деловни објекти. Тоа се нови можности за отворање на нови работни места, за вработување на жителите од регионите каде што ќе поминуваат автопатските делници од коридорите. Од друга страна тоа се нови даночници и нови приливи во државната буџетска каса.

-Со изградбата на коридорите, се подобрува поврзувањето и пристапот до локалните населени места, до туристичките места...

-Ја подобруваме сликата за нашата патна инфраструктура, што ја користат и странските патници кои транзитираат низ нашата држава.

- Модерните автопати ја зголемуваат безбедноста во сообраќајот, што значи сигурност за граѓаните кои патуваат.

-Со вложување во капитални проекти обезбедуваме можности за стопанството, за бизнис заедницата, вложуваме во функционално, модерно, патно поврзување на целиот овој регион, се што е потребно за економскиот развој на државата.

-Минатата година, во услови на најголема криза имаме рекордна реализација на капитални инвестиции од 465 милиони евра, што е за 60% повеќе од 2014 година.

-Само во последните три години односно 2020, 2021 и 2022 година, во услови на здравствена, економска и енергетска криза вредноста на капиталните инвестиции изнесува 1,1 милијарда евра.

-Од 2017 до 2022 година се вложени 1 милијарда евра за изградба и рехабилитација на патишта.

-Во последните 32 години, во државата се изградени и пуштени во употреба 186 километри автопати или по 5,8 километри автопат годишно. Со Договор за Коридроте 8 и 10-д, се предвидува да се изградат околу 110 километри автопатишта во следните 4,7 години или по 23 километри автопат годишно. Градиме за идните генерации!

***3.Трнаспарентност наспроти корупција***

-Во интерес на јавноста, ЈПДП ќе го достави Договорот до Јавното обвинителство како што беше побарано од обвинителството, и на нивно постапување понатаму можат да ги испитаат сите наводи кои што беа кажани во јавноста.

-Го отвораме договорот и пред пратениците. Во соодветна собраниска процедура сите детали од Договорот за изградба на коридорите ќе биде презентиран пред пратениците со безбедносен сертификат.

-Секоја институција треба да придонесе и да се вклучи во реализацијата на овој стратешки проект од национален интерес.

-Свесни сме дека почетокот на реализацијата на овој огромен инфраструктурен проект од исклучителна важност за граѓаните и за државата, може да претставува фрустрација за политички чинители кои работеа или и денес работат на изолација на државата, за лични или туѓи интереси.

-Владата останува цврсто фокусирана на концептот на интеграција, што е стратешка граѓанска и државна цел, како и на отворањето перспективи. И, изградбата на коридорите 8 и 10-д ќе се реализира со динамично темпо, бидејќи е во функција на изградбата на модерна, современа, европска Република Северна Македонија, што е очекување на сите граѓани на државата.

***Тези и факти за Договорот за изградба (делови што може да се кажат во јавност)***

-Договорот со Бехтел и Енка е потпишан (8 март 2023 година) врз основа на посебен закон, изгласан од пратениците во Собранието на Република Северна Македонија, со почитување на сите законски процедури, а потпишувањето беше јавно.

-Проценетата сума на Договорот склучен согласно посебниот закон, е на 1,3 милијарди евра. Оваа вредност е врз основа на претпоставените количини што треба да се вградат во изградбата на автопатите. Овие претпоставени количини и цените се добиени од трасата на Бехтел и Енка и физибилити студијата што ја изработи Гранд Тортон, а е потврдена и ревидирана од Градежен факултет

-Изведбата на делниците во рамки на Коридорите, се прави по истиот принцип по кој се направени најмодерните автопатишта што ги градеше исто овој конзервциум и во Косово, Албанија, Хрватска, Царна Гора и други земји.

***Факти за Надзорот***

-Во врска со надзорот, комисијата за избор евалуираше три понуди, при што беше одлучено како најповолна во оваа постапка да биде избрана онаа на ИРД Инженеринд, на износ од 22,3 милиони евра.

-Во споредба со цени на надзори на повеќе инфраструктурни патни проекти, цената на чинење на надзорот за реализацијата на Коридорот 8 Коридорот 10-д е неколкукратно помала!

Неколку примери од дома.

* За изградба на патниот правец Кичево – Охрид за надзорот се исплатени 17,5 милиони евра. Или во проценти, врз основа на договорот за изградба што изнесува 598 милиони евра, изнесува некаде околу 2,93 отсто од вредноста на изградбата на патот.
* За надзорот што се вршел за изградбата на автопатот Демир Капија – Смоквица, биле платени 11 милиони евра. Договорот за изградба чинел 216 милиони евра, што од вкупната вредност на договорот изнесува 5,07 отсто за надзор.
* За автопатот Миладиновци – Штип, изградбата чинела 177,3 милиони евра, додека вредноста за надзорот изнесувала 6,35 милиони евра или 3,58 отсто од вкупната вредност на градбата.

Споредба со цени во регионот.

* Изградбата на автопатот во Србија, Просек – Димитровград / Коридор 10, чинела 350 милиони евра, а надзорот – 19,24 милиони евра или 19,24 отсто од вкупната вредноста на автопатот.
* Изградбата на другиот проект во Србија, автопатот Моравски коридор Појате – Прељина, чинела 740 милиони евра, а надзорот – 20 милиони евра или 2,7 отсто од вредноста на автопатот.
* Автопатот Прњавор – Добој, во Босна и Херцеговина, чинел близу 199 милони евра, надзорот наплатил 7,43 милиони евра или 3,7 отсто од вкупната инвестиција.
* Автопатот Подгорица – Матешево ја чинел Црна Гора речиси 810 милиони евра. Надзорот за автопатот чинел 22,6 милиони евра, што изнесува 2,8 отсто од вкупниот износ.
* Изградбата на втопатот Решен – Калимаш во Албанија чинела 820 милиони евра, надзорот наплатил 15 милиони евра, или 1,8 отсто од вкупната инвестиција.

-Проценетата вредност на инвестицијата за изградба на Коридорот 8 и на Коридорот 10-д, изнесува 1,3 милијарди евра. Вредноста на надзорот е 22,3 милиони или 1,69 отсто од вредноста на договорот.

-Јавна, европска и светска пракса е изборот на надзорот на вакви проекти да се движи од три до четири отсто од вкупната вредност на изградбата.

***Тези за отворени и кризни прашања***

***1.ЕУ знаме на законите, зошто ЕУ, реакција од ЕУ (МТВ)***

-Одговор на можна негативна реакција од ЕУ за ставање на ЕУ знаме на законите(МТВ)

***2.Класифицираност на документот***

-Договорот со Бехтел и Енка има клаузула на доверливост која подразбира приватност и доверливост. Тоа го има секој еден договор потпишан помеѓу било која Влада со било која меѓународна голема мултинационална компанија, во кој што одредени делови на самата компанија мора да бидат доверливи.

-Во случајов, се сработи за странски, сериозни компании, и ова е праксата и на другите договори кои овие реномирани светски компании ги практикувале и во други земји.

-Тие доверливи информации се однесуваат на технологијата на работа на договорната страна, на начинот на нивните пресметки, тоа се клаузули кои секоја светска компанија од ваков висок ранг ги користи, за да го заштити својот проект од конкуренцијата, тоа не е криминал и корупција. Ако е потребно да се додаде Подетално објаснување што се штити со клаузулата, кој дел е тајна (ова мора да се објасни за да имаат бар некаква слика што е тоа што се штити а не е корупција)

-Такви договори има и во Технолошко-индустриските развојни зони со компании кои котираат на берза, а такви се и договорите со ЕБОР.

-Ова не е прв ваков Договор кај нас, и ние мора да ги почитуваме деловните тајни на компаниите, но тоа во никој случај не значи дека Владата крие нешто што е од интерес на јавноста, нешто што би имало негативни ефекти врз граѓаните.

-Клучните елементи од Договорот кои се од интерес на јавноста, никогаш не биле тајна, како што е вредноста на Договорот, начинот на реализација на Договорот, како ќе се трошат парите на граѓанните .

-Владата предводена од СДСМ за прв пат ги воведе алатките за отченост во делот на менаџирање со јавните финансии/Буџетот, и ќе остане доследна на овие принципи.

-Секој денар што ќе биде потрошен за изградбата на автопатите, ќе биде објавен на „Отворени финансии“, и граѓаните како и за се друго и за овој стратешки проект, ќе можат да видат колку пари се трошат.

-Договорот за изградба на овие два коридори е изготвен врз основа на правилата на црвен Фидик, каде се утврдени обврските на двете договорни страни. Односно на средства ќе се утврдува со измерени изведени количини, за кои Надзоро односн ЈП за државни патишта ќе ги потврдува.(да се допрецизира)

***3.Почеток на градба***

***-***Согласно Договорот со изведувачот Бехте и Енка, од 22 април започна реализацијата на подготвителните работи, подоготовка на урбанистички проекти, со цел да се отпочнат и постапките за експропријација, основни проекти, снимање на теренот и проектирање, мобилизација на персонал за работа, проучување на локации за поставување на камп, анализа на трасата и можни дислокации на подземни и надземни инсталации, подготовка на постапки за вршење на геотехнички истраги.

-МТВ да додаде што може од следните активности да се комуницира

-Ова се подготвителни процеси без кои не може да има навремена и квалитетна изградба на делниците, без овие подготвителни активности и анализи кои што и претходат на изградбата може да имаме проблеми и одложувања.

- Чекор по чекор согласно договорот, изведувачот ги реализира сите постапки кои претходат на изградбата за да имаме запазување на рокот за изградба, граѓаните немаат веќе време за чекање.

***4.Плаќање Пенали (МТВ)***

**-** Досега се не се исплатени средства кон фирмата изведувач. Првата исплата ќе биде авансот за почеток на градежните работи и секој исплатен денар што ќе биде од државата кон ЈПДП и потоа кон фирмата изведувач, ќе биде објавен на „Отворени финансии“. Граѓаните ќе знаат секоја една исплата кога е и за што.

**-МТВ да додаде плус**

***5.За работните часови***

-Изградбата на Коридорите 8 и 10-д не значи експлоатација на работниците и нарушување на нивните права загарантирани со закон. Нема да дозволиме ниту еден работник да биде експлоатиран, на ниту еден работник нема да му биде нарушено работничкото право, затоа што законите постојат за да ги штитат граѓаните.

-Тотална невистина и манипулација е дека работниците кои ќе бидат ангажирани на овој проект ќе имаат работно време од 60 часа неделно. Станува збор за прекувремена работа, а прекувремената работа секогаш постоела во градежништвото особено ако се работи за стратешки проект од национален интерес.

-Прекувремената работа не значи 60 часа неделно, но и не значи дека во текот на целата година ќе има прекувремена работа, тоа ќе зависи од временските услови за работа на терен, односно поинтензивно ќе се работи во месеците на пролет, лето и средина на есен, но не 60 часа неделно.

-Истовремено, прекувремената работа ќе зависи и од активностите и процесите на работа на трасите, што значи, дека ќе има и денови кога воопшто нема ниту да има потреба од прекувремена работа.

-Работниците се заштитни со Законот за работни односи, секој прекувремен час ќе им биде исплатен 35 % согласно Законот и колективниот договор. Секој работник ќе потпише изјава дали сака да работи прекувремено, и доколку не сака нема да биде принуден со сила да работи прекувремено. Согласно законот, работниците ќе имаат и слободен ден.

***6.Странски наспроти домашни работници***

-Изградбата на Коридорите 8 и 10-д е можност за нови работни места за нашите граѓани и за перспективна економија, на европска Северна Македонија

- Проектот има за цел да вработи што е можно повеќе работници од Северна Македонија, кои ќе имаат можност и за обука од страна на изведувачот. (пример: Во Косово, на рутата 6 каде што имаше голема достапна работна сила, повеќе од 70% од вработените беа жители на Косово.)

-Заинтересираните работници внимателно да ги следат претстојните огласи за ангажирање стручен кадар за изведување на градежните работи, поврзани со овој најголем инфраструктурен проект во државата.

-Ангажманот на работна сила за изградба на Коридорот 8 и Коридирот 10-д ќе се реализира согласно постоечкиот закон, односно, согласно Законот за утврдување јавен интерес, за номинирање стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба на инфраструктурниот Коридор 8 и Коридор 10, донесен во 2021 година, а објавен во Службен весник на 16 јули истата година (бр.163).

-Во член 11, став (3), каде се регулира ангажманот на работници јасно стои обврската, стратешкиот партнер да користи најмалку 51% од локални ресурси.

-Ова значи, дека ако нашата земја има доволно локални ресурси, односно работна сила, бројот на локално ангажираните ресурси може да биде и поголем од 51%.

***7. За Законите опфатени со Договорот***

-Пакетот закони опфатени со Договорот, е практично дел од создавањето на законска рамка за брзо, квалитетно и законито извршување на работите за проектирање и изведба на коридорите 8 и 10Д, како стратешки проекти.

**МЗШВ**

* Закон за земјоделско земјиште

-Во измените се допрецизира дека бидејќи пренамената на земјоделско земјиште се врши согласно законот за урбанистичко планирање одредбите во законот за земјоделско земјиште поврзани со пренамена нема да се применуваат за овие градби.

* **Закон за шуми**

Постоечките одредби од законот и сега ја дозволуваат пренамената за ваков тип на градби, со измените единствено се скратува постапката за пренамена и се уредуваат односите помеѓу Јавното претпријатие за државни патишта и Јавното претпријатие Национални шуми во однос на сечата на дрвна маса и плаќањето на таа услуга. Со предложените измени се предлага сечата да ја врши ЈП Национални шуми а за истата услуга ЈПДП да плати со компензација со дрвна маса.

**МТВ**

**-Да се дополни**

**МТСП**

**ТБЦ ќе се дополни**

**8.За експропријацијата ЈПДПи МТВ (да се провери)**

Предложените измени на Законот за експропријација кои се во собраниска процедура важат и во моментов ги има во сегашното законско решени. Значи и сега градбата на делницата продолжува без второстепена постапка.

-Со измените на Закон за градење има нова постапка и систем на градење, прво ќе се одобри урбанистичкиот проект кој ќе ја утврди трасата, по што ќе се започне постапка на експропријација на земјиштето.

-Бидејќи проектот предвидува фазно градење и проектирање на поедини делови од една делница, тоа значи дека не може државата да издава 10 пати одобрение за изградба на една иста делница. И токму поради тоа во однос на основниот проект со ревизија ќе биде запазена процедурата, и ќе биде доставен технички исправен од страна на инженери статичари.

-Сумата за експропријација на земјиштето на трасите е само проценета од увид. Она што знаеме е дека околу 55 проценти од земјиштето е во приватна сопственост, а 45 проценти е во државна сопственост.

**МЕ за концесија**

**Да се дополни**

***9.Тези за напад (да се дополни)***

**-**Јасна е тенденцијата и целта на опозицијата, да шират страв кај граѓаните, лаги и хистерија, очигледно некому не му одговара европското и регионалното поврзување на државата, економскиот напредок и иднината на граѓаните.

-За големите проекти никогаш немале транспарентна јавна комуникација (Да се потсети на Синохидро)

- Да се провери дали документите што ги објавува Николовски се веродостојни

-Христијан Мицкоски со право е вознемирен. Неговите измислици излегоа на површина.

-Се обиде да ги лаже граѓаните дека договорот за коридорите 8 и 10-д, Владата го крие.  
Но, прво го демантираа од Јавното претпријатие за државни патишта, соопштувајќи дека сите договори коишто се дел од работата на ова претпријатие се со назнака на доверливост, бидејќи содржат технологии на работа и структури на управување на засегнатите компании, што повлекува потреба за нивна заштита од конкуренцијата.  
  
-Сфати Мицкоски дека кога и ова ќе се случи, ќе им пропадне целата лажна приказна околу легалноста на договорот, создадена да провоцира сомнежи, за нивни партиски цели. И затоа од ВМРО-ДПМНЕ побрзаа да измислат нова лага за бројноста на ангажирани работници во изградбата на автопатите. Но и оваа лага му пропадна, согласно постоечкиот Закон за утврдување јавен интерес, за номинирање стратешки партнер за имплементација на проектот за изградба на инфраструктурниот Коридор 8 и Коридор 10, стратешкиот партнер има обврска да користи, најмалку 51% локални ресурси во делот на ангажирање на работници.

-Мицкоски и раковоството на ВМРО-ДПМНЕ останаа без тези за лаги околу најголемиот стратешки инфраструктурен проект, изградбата на коридорите 8 и 10-д, што носи перспективи за економијата, нови инвестиции, нови работни места, поврзување на граѓаните и државата со регионот и со Европа.

-Мицкоски и раководството на ВМРО-ДПМНЕ, кога веќе ги продолжија политиките на нивниот шеф, Никола Груевски, би требало да се потсетат и на неговото славно сознание дека вистината е како шило - врти, врти и излегува.

-Вистината е дека со најголемиот инфраструктрен проект во државата, изградбата на коридорите 8 и 10-д, стратешка определба на сите претходни влади, што ја реализира токму оваа Влада предводена од СДСМ, придонесуваме во европските интеграции на Република Северна Македонија и носиме европски квалитет на живот - дома.

***10. Тези од нереализација на проектот***

-30 години овој проект тапка во место, последиците особено економските ги чувствуваме. Неградењето на овие Коридори, доведоа да и некогаш поразвиените региони во државата да станат најмалку развиени.

-До денеска, овие два коридора беа само план на хартија, сега конечно имаме помрдување од мртва точка, потпишан договор, избран изведувач, подготовка на теренот за градба.

-Нереализацијата на проектот, значи враќање назад во минатато, изолираност, уназадување на економијата, небезбедни и ризични патишта.

-Нашата цел не е да останеме кружен тек на Балканот, нашата цел не е да ги уназадуваме туку да ги развиваме сите региони во државата, да се поврземе со светот, да имаме развиена економија и безбедни модерни патишта.